**UZASADNIENIE**

1. **Potrzeba i cel wydania rozporządzenia**

Projektowana zmiana rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. z 2018 r. poz. 839 i 1886) ma na celu aktualizację przepisów dotyczących wydawania licencji i uprawnień mechanika lotniczego obsługi technicznej oraz zasad wykonywania uprawnień z nich wynikających. Istotą projektowanego rozporządzenia jest zapewnienie zgodności przepisów prawa krajowego z normami wynikającymi z przepisów prawa Unii Europejskiej oraz uregulowanie szczegółowych reguł wykonywania czynności lotniczych przez mechaników lotniczych obsługi technicznej.

W wyniku wejścia w życie:

1. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str.1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2018/1139”, oraz
2. rozporządzenia Komisji (UE) 2018/1142 z dnia 14 sierpnia 2018 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 w odniesieniu do wprowadzania niektórych kategorii licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, zmiany procedury zatwierdzania podzespołów od dostawców zewnętrznych i zmiany przywilejów organizacji szkoleniowych w zakresie obsługi technicznej (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2018/1142”

– część statków powietrznych nadzorowanych aktualnie, zgodnie z przepisami prawa krajowego, powinna być nadzorowana zgodnie z prawem europejskim. W następstwie tego wprowadzono odpowiednie licencje europejskie dla mechaników lotniczych. Spowodowało to zmianę zakresu stosowania licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej MML, która skutkuje koniecznością uwzględnienia jej w krajowym systemie prawnym. Zmiana zakresu stosowania licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej wymaga wskazania terminu do jakiego wydane uprawnienia zachowują swój pierwotny zakres stosowania. Terminy te zostały określone w przepisach § 2 niniejszego rozporządzenia.

Dotychczas obowiązujące rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego dopuszczało możliwość dokonania wymiany licencji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych wydanych zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego na licencje mechanika lotniczego obsługi technicznej. Z taką wymianą następowała także zmiana zakresu niektórych uprawnień wpisywanych do licencji. Obecna zmiana rozporządzenia wprowadza nowe definicje uprawnień wpisywanych do licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej powodując konieczność dokonania wymiany dotychczas wydanych licencji aby definicje uprawnień wpisanych do tych licencji pokrywały się z nowym zakresem ich stosowania. Jednocześnie zachodzi konieczność umożliwienia wymiany licencji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych z uprawnieniami w nich wpisanymi na licencje mechanika lotniczego obsługi technicznej zgodne z definicjami wprowadzanymi niniejszą zmianą rozporządzenia. Zasady wymiany licencji i uprawnień zostały określone w przepisach § 2 niniejszego rozporządzenia.

1. **Zakres regulacji**

Swoim zakresem projektowane rozporządzenie obejmuje:

1. zmianę definicji egzaminu państwowego w związku ze zmianą art. 99 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495 i z 2020 r. poz. 284) wprowadzoną ustawą z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235) – zawartą w § 2 pkt 4;
2. dostosowanie stosowanej terminologii w związku z wejściem w życie ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw, w której dostosowano nomenklaturę dotyczącą specjalności: pilota samolotowego, pilota śmigłowcowego, pilota sterowcowego oraz pilota balonu wolnego do nowej, obowiązującej na poziomie prawa Unii Europejskiej, ujętej odpowiednio jako specjalności: pilota samolotowego turystycznego, pilota śmigłowcowego turystycznego, pilota sterowcowego turystycznego oraz pilota balonowego; nie ma potrzeby wskazywania w przedmiotowym rozporządzeniu na korelację pomiędzy używanymi w niniejszym rozporządzeniu nazwami specjalności lotniczych, a nazwami używanymi przez ustawę – Prawo lotnicze;
3. zmianę definicji licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej MML uwzględniającą zakres statków powietrznych, do jakich ma ona zastosowanie – zawartą w § 2 pkt 26;
4. zmianę warunków poświadczania wykonania obsługi technicznej statku powietrznego przez MML w związku z procedowaną równoległe nowelizacją rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie egzaminów państwowych na licencje, świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1745), wprowadzającą egzamin praktyczny, który w połączeniu z egzaminem teoretycznym określonym w § 22 ust. 3 pkt 2 tego rozporządzenia oraz części III załącznika 4 do tego rozporządzenia, będzie stanowił alternatywny sposób uzyskiwania uprawnień względem ukończenia szkolenia specjalistycznego; zgodnie z § 38 ust. 4 obowiązującego rozporządzenia mechanik lotniczy może poświadczać obsługę techniczną statku powietrznego, jeżeli ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie specjalistyczne w zakresie tego typu statku powietrznego w jednym z podmiotów określonych w § 26 ust. 2 obowiązującego rozporządzenia; ukończenie szkolenia specjalistyczne w zakresie tego typu statku powietrznego obecnie jest jedyną możliwością uzyskania uprawnienia do poświadczania obsługi technicznej statku powietrznego; wprowadzany wspomnianą powyżej nowelizacją rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie egzaminów państwowych na licencje, świadectwa kwalifikacji oraz uprawnienia do nich wpisywane tryb uzyskania uprawnień będzie polegał na zaliczeniu egzaminu teoretycznego i następnie egzaminu praktycznego przed egzaminatorem Urzędu Lotnictwa Cywilnego; po wprowadzeniu projektowanych zmian nie będzie zatem wymagane ukończenie szkolenia na typ statku powietrznego w podmiocie określonym w § 26 ust. 2 obowiązującego rozporządzenia; projektowana zmiana umożliwi uzyskiwanie uprawnień do poświadczania obsługi technicznej krajowego statku powietrznego w trybie analogicznym do przewidzianego w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.), czyli w wyniku ukończenia z wynikiem pozytywnym szkolenia na typ statku powietrznego albo zaliczenia egzaminu na typ statku powietrznego; takie tryby funkcjonują z powodzeniem w przypadku uzyskiwania uprawnień przez mechaników lotniczych posiadających licencje wydane zgodnie z rozporządzeniem nr 1321/2014 poświadczających obsługę statków powietrznych objętych prawem Unii Europejskiej;
5. uprawnienie do użycia licencji wydanych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania, w zamian za licencje MML mechanika lotniczego obsługi technicznej do wykonywania czynności lotniczych na statkach powietrznych znajdujących się pod nadzorem prawa krajowego – zawarte w § 38 ust. 5;
6. zgodnie z § 93 ust. 1 w zw. z § 132 zasad techniki prawodawczej, dopuszczalne jest, aby rozporządzenie zmieniające zmieniło także przepisy przejściowe rozporządzenia zmienianego; w projekcie rozporządzenia w § 2 uregulowano kwestie wymiany licencji mechanika poświadczenia obsługi statków powietrznych oraz licencji mechanika lotniczego obsługi technicznej i każdy przypadek został wskazany w punktach tego paragrafu; mając jednak na uwadze, że przepis przejściowy z § 44 ust. 5 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego reguluje także kwestie tych mechaników, aby przepisy się nie dublowały zachodzi konieczność zmiany § 44 w przedstawionym zakresie; w obecnym brzmieniu § 44 odwołuje się do definicji licencji MML oraz definicji uprawnień do nich wpisywanych, które nie będą miały zastosowania po zmianie rozporządzenia, więc zasady wymiany licencji i uprawnień muszą ulec zmianie, aby możliwa była wymiana dotychczas wydanych licencji i uprawnień na nowo zdefiniowane;
7. zmiany szczegółowych warunków wydawania licencji MML i uprawnień wpisywanych do licencji – zawarte w pkt 6.2.2 i pkt 6.2.3 załącznika nr 3 do rozporządzenia;
8. zmiany definicji uprawnień wpisywanych do licencji MML mechanika lotniczego obsługi technicznej uwzględniające zmianę zakresu stosowania licencji – zawarte w załączniku nr 4 do rozporządzenia;
9. wskazanie w § 2, że wymianie podlegają licencje mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego wydane na podstawie obowiązującego rozporządzenia, jak również licencje mechanika lotniczego obsługi technicznej statków powietrznych wydane na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego; w tym przepisie określono również terminy do których wydane uprawnienia zachowują ważność.

Powyższe zmiany będą miały zastosowanie w stosunku do statków powietrznych nieobjętych rozporządzeniem nr 2018/1139 oraz rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji (Dz. U. z 2017 r. poz. 288), dla których są wydawane licencje mechanika lotniczego obsługi technicznej MML uprawniające do wykonywania czynności lotniczych na tych statkach powietrznych przez mechaników.

Zgodnie z § 3 rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

1. **Informacje związane z procedowaniem projektu.**

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn.zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Nie jest wymagane przedstawienie projektu rozporządzenia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.